ISSN 0250-8168

Επίσημη Εφημερίδα

των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L 240

35ο έτος

24 Αυγούστου 1992

Έκδοση στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I *Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση*

★ **Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων** 1

★ **Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών** 8

★ **Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών** 15

★ **Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2410/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών** 18

★ **Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2411/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3976/87 για την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών** 19

Οι πράξεις οι τίτλοι των οποίων έχουν τυπωθεί με ημίμαυρα στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχειρίσεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Ιουλίου 1992

περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής (1),

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3),

Εκτιμώντας:

ότι επιβάλλεται να καθιερωθεί πολιτική αεροπορικών μεταφορών για την εσωτερική αγορά κατά τη διάρκεια χρονικής περιόδου η οποία λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1992 όπως προβλέπεται στο άρθρο 8α της συνθήκης·

ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων·

ότι, κατά την εφαρμογή στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα αυτού·

ότι το Συμβούλιο, με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών μελών (4), αποφάσισε να θεσπίσει κοινούς κανόνες για τις απαιτήσεις σχετικά με την έκδοση αδειών των αερομεταφορέων, ώστε να τεθούν σε εφαρμογή την 1η Ιουλίου 1992 το αργότερο·

ότι πρέπει, ωστόσο, να δοθεί στα κράτη μέλη μια λογική προθεσμία, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1993, για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού·

ότι επιβάλλεται να καθορισθούν απαιτήσεις που να μην εισάγουν διακρίσεις σχετικά με την εγκατάσταση και τον έλεγχο μιας επιχείρησης που υποβάλει αίτηση για τη χορήγηση άδειας·

ότι, προς διασφάλιση της αξιοπιστίας και επάρκειας των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι απαραίτητο να εξασφαλισθεί ότι ένας αερομεταφορέας εκτελεί δρομολόγια ανά πάσα στιγμή υπό υγιείς οικονομικές συνθήκες και με υψηλό επίπεδο ασφάλειας·

ότι, για λόγους προστασίας του καταναλωτή και άλλων ενδιαφερομένων, πρέπει οι αερομεταφορείς να καλύπτονται επαρκώς από πλευράς αστικής ευθύνης·

ότι, στην εσωτερική αγορά, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν αεροσκάφη οιασδήποτε κοινοτικής ιδιοκτησίας, με την επιφύλαξη των ευθυνών του κράτους μέλους που εξέδωσε την άδεια όσον αφορά την τεχνική καταλληλότητα του μεταφορέα·

ότι θα πρέπει επίσης να είναι δυνατόν να μισθώνονται αεροσκάφη νηολογημένα εκτός Κοινότητας για σύντομο διάστημα ή σε έκτακτες περιστάσεις υπό τον όρο ότι τα πρότυπα ασφαλείας είναι ισοδύναμα προς τα κοινοτικά·

ότι οι διαδικασίες για τη χορήγηση αδειών στους αερομεταφορείς πρέπει να είναι διαφανείς και να μη δημιουργούν διακρίσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Ο παρών κανονισμός αφορά τις απαιτήσεις για τη χορήγηση από τα κράτη μέλη αδειών εκμετάλλευσης σε αερομεταφορείς εγκατεστημένους στην Κοινότητα και τη διατήρηση των αδειών αυτών σε ισχύ.

(1) ΕΕ αριθ. C 258 4. 10. 1991, σ. 2.
(2) ΕΕ αριθ. C 125 της 18. 5. 1992, σ. 140.
(3) ΕΕ αριθ. C 169 της 6. 7. 1992, σ. 15.
(4) ΕΕ αριθ. L 217, 11. 8. 1990, σ. 8.

2. Η αεροπορική μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου ή/και φορτίων με μη μηχανοκίνητα ή/και υπερελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη καθώς και οι τοπικές πτήσεις που δεν συνεπάγονται μεταφορά μεταξύ διαφορετικών αεροδρομίων δεν υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Στις δραστηριότητες αυτές εφαρμόζονται η τυχόν υπάρχουσα εθνική νομοθεσία για τις άδειες εκμετάλλευσης και η κοινοτική και εθνική νομοθεσία σχετικά με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

α) επιχείρηση: φυσικό πρόσωπο, νομικό πρόσωπο κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα, ή επίσημος οργανισμός που διαθέτει ή όχι αυτόνομη νομική προσωπικότητα·

β) αερομεταφορέας: επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης·

γ) άδεια εκμετάλλευσης: έγκριση που χορηγείται από το υπεύθυνο κράτος σε επιχείρηση και η οποία της επιτρέπει να πραγματοποιεί την αεροπορική μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου ή/και φορτίου, όπως αναφέρεται στην άδεια, έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης·

δ) πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC): έγγραφο που χορηγείται σε επιχείρηση ή ομάδα επιχειρήσεων από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών το οποίο επιβεβαιώνει ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα και οργάνωση ώστε να εξασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία αεροσκαφών για τις αεροπορικές δραστηριότητες που διευκρινίζονται στο πιστοποιητικό·

στ) επιχειρηματικό πρόγραμμα: λεπτομερής περιγραφή των προβλεπόμενων εμπορικών δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα για τη συγκεκριμένη περίοδο, ιδίως όσον αφορά την πορεία της αγοράς και τις μελλοντικές επενδύσεις, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών επιπτώσεων των δραστηριοτήτων αυτών·

ζ) λογαριασμός διαχείρισης: λεπτομερής δήλωση εσόδων και δαπανών για τη συγκεκριμένη περίοδο, συμπεριλαμβανομένου του καταμερισμού μεταξύ δραστηριοτήτων αερομεταφοράς και άλλων δραστηριοτήτων, καθώς και μεταξύ χρηματικών και μη χρηματικών στοιχείων·

η) πραγματικός έλεγχος: η σχέση που συνίσταται σε δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα τα οποία, είτε χωριστά είτε από κοινού, και λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά πραγματικά ή νομικά κριτήρια, επιτρέπουν να ασκηθεί άμεση ή έμμεση αποφασιστική επιρροή σε μια επιχείρηση, ιδίως:

α) με το δικαίωμα χρήσης όλων ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης·

β) με δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν αποφασιστική επιρροή στη σύνθεση, την ψηφοφορία ή τις αποφάσεις των οργάνων μιας επιχείρησης ή καθ' οιονδήποτε άλλο τρόπο επηρεάζουν αποφασιστικά τη λειτουργία της επιχείρησης.

Άρθρο 3

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 5 παράγραφος 5, τα κράτη μέλη δεν χορηγούν ούτε διατηρούν σε ισχύ άδειες εκμετάλλευσης όταν δεν τηρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

2. Εάν επιχείρηση ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού δικαιούται να λάβει άδεια εκμετάλλευσης. Η ίδια η άδεια δεν παρέχει δικαιώματα πρόσβασης σε συγκεκριμένα δρομολόγια ή αγορές.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 1 παράγραφος 2, δεν επιτρέπεται σε καμία εγκατεστημένη στην Κοινότητα επιχείρηση να μεταφέρει αεροπορικώς επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης στο έδαφος της Κοινότητας, αν δεν της έχει χορηγηθεί η αντίστοιχη άδεια εκμετάλλευσης.

Άδεια εκμετάλλευσης

Άρθρο 4

1. Κράτος μέλος χορηγεί άδεια εκμετάλλευσης σε επιχείρηση μόνον εφόσον:

α) ο κύριος τόπος δραστηριοτήτων της και η τυχόν καταχωρημένη έδρα της βρίσκονται στο εν λόγω κράτος μέλος και

β) η κύρια δραστηριότητά της είναι είτε μόνον οι αεροπορικές μεταφορές είτε οι αεροπορικές μεταφορές, σε συνδυασμό με οποιαδήποτε άλλη εμπορική χρήση αεροσκαφών ή επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών.

2. Με την επιφύλαξη των συμφωνιών και συμβάσεων των οποίων η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος, την κυριότητα της επιχείρησης απευθείας ή μέσω της κατοχής της πλειοψηφίας των μετοχών πρέπει να έχουν και να εξακολουθούν να έχουν κράτη μέλη ή/και υπήκοοι κρατών μελών. Τα εν λόγω κράτη μέλη ή υπήκοοι πρέπει να ελέγχουν την επιχείρηση αυτή κατά τρόπο πραγματικό και διαρκή.

3. α) Κατά παρέκκλιση από τις παραγράφους 2 και 4, οι αερομεταφορείς που έχουν ήδη αναγνωριστεί στο παράρτημα I των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 και (ΕΟΚ) αριθ. 294/91 του Συμβουλίου της 4ης Φεβρουαρίου 1991 για τη λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών φορτίου μεταξύ κρατών μελών [1] διατηρούν τα δικαιώματά τους δυνάμει του παρόντος και των συναφών κανονισμών, εφόσον εκπληρώνουν τις υπόλοιπες υποχρεώσεις στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού και συνεχίζουν να ελέγχονται άμεσα ή έμμεσα από την ίδια τρίτη χώρα ή/και υπηκόους αυτής με εκείνους που ασκούσαν τον έλεγχο αυτό τη στιγμή της έκδοσης του παρόντος κανονισμού. Ο έλεγχος αυτός μπορεί πάντως να μεταβιβαστεί οποιαδήποτε στιγμή σε κράτη μέλη ή/και υπηκόους των κρατών μελών·

[1] ΕΕ αριθ. L 36, 8. 2. 1991. σ. 1.

β) οι δυνατότητες αγοράς και πώλησης μετοχών δυνάμει του στοιχείου α) δεν καλύπτει τους υπηκόους τρίτης χώρας που έχουν σημαντικά συμφέροντα σε αερομεταφορέα τρίτης χώρας.

4. Κάθε επιχείρηση που διαθέτει αμέσως ή εμμέσως σε ελέγχουσα συμμετοχή σε αερομεταφορέα πρέπει να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της παραγράφου 2.

5. Κάθε αερομεταφορέας πρέπει, εφόσον του ζητηθεί, να είναι πάντοτε σε θέση να αποδεικνύει στο κράτος που είναι υπεύθυνο για την άδεια εκμετάλλευσης ότι ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου. Έπειτα από αίτηση κράτους μέλους, η Επιτροπή εξετάζει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου και, εάν χρειάζεται, λαμβάνει απόφαση.

Άρθρο 5

1. Κάθε αιτούσα επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών στην οποία χορηγείται άδεια εκμετάλλευσης για πρώτη φορά πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει κατά τρόπο ικανοποιητικό στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που έχει εκδώσει την άδεια:

α) ότι μπορεί να ανταποκριθεί, ανά πάσα στιγμή, στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, που έχουν καθοριστεί με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 24 μηνών από την έναρξη των δραστηριοτήτων του και

β) ότι μπορεί να ανταποκριθεί στα λογικώς αναμενόμενα πάγια και λειτουργικά έξοδα τα οποία συνεπάγονται οι δραστηριότητες αυτές, σύμφωνα με το επιχειρηματικό του πρόγραμμα, για περίοδο τριών μηνών από την έναρξή τους, χωρίς να χρησιμοποιήσει τα εξ αυτών έσοδα.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κάθε αιτών υποβάλλει επιχειρηματικό πρόγραμμα για τα πρώτα δύο έτη λειτουργίας τουλάχιστον. Το επιχειρηματικό πρόγραμμα περιγράφει επίσης λεπτομερώς τις οικονομικές διασυνδέσεις μεταξύ του αιτούντος και οποιωνδήποτε άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσει, είτε άμεσα είτε μέσω συγγενών επιχειρήσεων. Ο αιτών παρέχει επίσης κάθε σημαντική πληροφορία, ιδίως δε τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα μέρος Α.

3. Κάθε αερομεταφορέας κοινοποιεί εκ των προτέρων στην οικεία αρχή έκδοσης της άδειας σχέδια: για την έναρξη λειτουργίας τακτικής ή έκτακτης γραμμής προς νέα ήπειρο ή περιοχή, αλλαγές του τύπου ή του αριθμού των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών ή ουσιαστική μεταβολή της κλίμακας των δραστηριοτήτων του. Κοινοποιεί επίσης εκ των προτέρων σχέδια για συγχωνεύσεις ή εξαγορές επιχειρήσεων, και ειδοποιεί τις οικείες αρχές έκδοσης της άδειας εντός 14 ημερών σχετικά με οποιαδήποτε μεταβολή της κυριότητας κάθε μερίδας συμμετοχής η οποία αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 10 % του συνόλου των μετοχών του αερομεταφορέα ή της μητρικής του εταιρείας ή της εταιρείας που τον ελέγχει σε τελευταίο βαθμό. Η υποβολή δωδεκάμηνου επιχειρηματικού προγράμματος, δύο μήνες πριν από την περίοδο την οποία αφορά, συνιστά επαρκή προειδοποίηση κατά την έννοια της παρούσας παραγράφου, όσον αφορά μεταβολές των τρεχουσών δραστηριοτήτων ή/και στοιχείων που περιλαμβάνονται στο επιχειρηματικό αυτό πρόγραμμα.

4. Εάν οι αρχές που χορηγούν τις άδειες εκτιμήσουν ότι αλλαγές κοινοποιούμενες κατά την παράγραφο 3 έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη χρηματοοικονομική κατάσταση του αερομεταφορέα, ζητούν την υποβολή αναθεωρημένου επιχειρηματικού προγράμματος στο οποίο θα έχουν ενσωματωθεί οι εν λόγω μεταβολές και το οποίο θα καλύπτει, τουλάχιστον, περίοδο 12 μηνών από την ημερομηνία έναρξης της εφαρμογής του. Ζητούν επίσης όλες τις σχετικές πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων που αναφέρονται στο παράρτημα μέρος Β, προκειμένου να εκτιμηθεί κατά πόσον ο αερομεταφορέας μπορεί να ανταποκριθεί στις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του κατά τη δωδεκάμηνη αυτή περίοδο. Οι αρχές που χορηγούν την άδεια αποφασίζουν για το αναθεωρημένο επιχειρηματικό πρόγραμμα εντός τριών μηνών από την υποβολή σε αυτές όλων των απαραίτητων πληροφοριών.

5. Οι αρχές που χορηγούν τις άδειες μπορούν, ανά πάσα στιγμήν και, εν πάση περιπτώσει, όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις οικονομικών προβλημάτων σε αερομεταφορέα στον οποίο έχουν χορηγήσει άδεια, να ελέγχουν τη χρηματοοικονομική του απόδοση, και να αναστέλλουν ή να ανακαλούν την άδεια εάν εκτιμούν ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί πλέον να αντιμετωπίσει τις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του για περίοδο δώδεκα μηνών. Οι εν λόγω αρχές μπορούν επίσης να χορηγούν προσωρινή άδεια μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά ο αερομεταφορέας, με την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύεται η ασφάλεια.

Κάθε οικονομικό έτος, οι αερομεταφορείς πρέπει να παρέχουν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στις αρχές χορήγησης των αδειών τους ελεγμένους ισολογισμούς του προηγούμενου οικονομικού έτους. Οποτεδήποτε τους το ζητήσουν οι αρχές χορήγησης των αδειών, οι αερομεταφορείς πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς της παραγράφου 5, και ιδιαίτερα τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα μέρος Γ.

7. α) Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως 4 και 6 του άρθρου αυτού δεν εφαρμόζονται σε αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται αποκλειστικά αεροσκάφη που έχουν μέγιστο βάρος κατά την απογείωση μικρότερο από δέκα τόνους ή/και λιγότερες από 20 θέσεις. Οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει ανά πάσα στιγμήν να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν ίδιο κεφάλαιο τουλάχιστον 80 000 Ecu, ή να προσκομίσουν, όταν ζητηθεί από τις αρχές χορήγησης των αδειών, πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς της παραγράφου 5. Ένα κράτος μέλος μπορεί, ωστόσο, να εφαρμόσει τις διατάξεις των παραγράφων 1 έως 4 και 6 σε αερομεταφορείς στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια και οι οποίοι εξυπηρετούν τακτικές γραμμές ή των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών υπερβαίνει τα 3 εκατομμύρια Ecu

β) Έπειτα από συνεννόηση με τα κράτη μέλη, η Επιτροπή μπορεί να αυξάνει καταλλήλως τα ποσά που αναφέρονται στο στοιχείο α) εάν το επιβάλλουν οι οικονομικές εξελίξεις. Η μεταβολή δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*·

γ) οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί, εντός προθεσμίας ενός μηνός να παραπέμψει στο Συμβούλιο την απόφαση της Επιτροπής. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, το Συμβούλιο μπορεί, εντός ενός μηνός, να λάβει με ειδική πλειοψηφία διαφορετική απόφαση.

Άρθρο 6

1. Όταν για την έκδοση άδειας εκμετάλλευσης η αρμόδια αρχή κράτους μέλους απαιτεί από τα πρόσωπα που θα διευθύνουν συνεχώς και πραγματικά τις δραστηριότητες της επιχείρησης αποδείξεις ότι είναι φερέγγυα και δεν έχουν κηρυχθεί σε πτώχευση, ή όταν η αρχή αναστέλλει η ανακαλεί την άδεια λόγω σοβαρού επαγγελματικού παραπτώματος ή ποινικού αδικήματος, το κράτος μέλος θα πρέπει να αποδέχεται ως επαρκή μαρτυρία, όσον αφορά υπηκόους άλλων κρατών μελών, την προσαγωγή εγγράφων που έχουν εκδώσει οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους καταγωγής ή προέλευσης αυτών, τα οποία πιστοποιούν τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές.

Όταν οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους καταγωγής ή προέλευσης του αλλοδαπού δεν εκδίδουν τα έγγραφα του ανωτέρω εδαφίου, τα έγγραφα αυτά θα πρέπει να αντικαθίστανται από ένορκη δήλωση —ή, στα κράτη μέλη όπου αυτή δεν προβλέπεται, από υπεύθυνη δήλωση— του ενδιαφερόμενου ενώπιον αρμόδιας δικαστικής ή διοικητικής αρχής ή, εάν χρειάζεται, συμβολαιογράφου ή αρμόδιου επαγγελματικού φορέα του κράτους μέλους καταγωγής ή προέλευσης του αλλοδαπού. Η διοικητική αρχή ή ο συμβολαιογράφος εκδίδουν πιστοποιητικό γνησιότητας της ένορκης ή της υπεύθυνης δήλωσης.

2. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να απαιτήσουν ότι η υποβολή των εγγράφων και πιστοποιητικών της παραγράφου 1 θα γίνεται μέσα σε τρείς μήνες μετά την έκδοσή τους.

Άρθρο 7

Ο αερομεταφορέας πρέπει να ασφαλίζεται κατά κινδύνων αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο, το ταχυδρομείο και τους τρίτους.

Άρθρο 8

1. Ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται μεν να έχει στην κυριότητά του αεροσκάφη προκειμένου να λάβει ή να διατηρήσει την άδεια εκμετάλλευσης αλλά ένα κράτος μέλος θα απαιτεί, από τους αερομεταφορείς στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια να διαθέτουν ένα ή περισσότερα αεροσκάφη κατά κυριότητα ή βάσει οποιασδήποτε μίσθωσης (Lease agreement).

2. α) Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, τα αεροσκάφη που χρησιμοποιεί αερομεταφορέας θα νηολογούνται, κατ' επιλογή του κράτους μέλους που χορηγεί την άδεια εκμετάλλευσης, είτε στο εθνικό του νηολόγιο είτε εντός της Κοινότητας·

β) εάν η μίσθωση αεροσκάφους νηολογημένου εντός της Κοινότητας έχει θεωρηθεί αποδεκτή δυνάμει του αρθρου 10, ένα κράτος μέλος δεν απαιτεί την εγγραφή του αεροσκάφους στο εθνικό του νηολόγιο, όταν αυτό θα συνεπαγόταν διαρθρωτικές αλλαγές στο αεροσκάφος.

3. Σε περίπτωση βραχυπρόθεσμων μισθώσεων προς ικανοποίηση προσωρινών αναγκών του αερομεταφορέα ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν τους αερομεταφορείς από την απαίτηση της παραγράφου 2α.

4. Κατά την εφαρμογή της παράγραφου 2α και τηρουμένων των ισχυόντων νόμων και κανονισμών, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με το πιστοποιητικό πλευσιμότητας, τα κράτη μέλη δέχονται στο εθνικό τους νηολόγιο, άνευ τελών και καθυστερήσεων, αεροσκάφη που ανήκουν σε υπηκόους άλλων κρατών μελών και μετανηολογήσεις από νηολόγια αεροσκαφών άλλων κρατών μελών. Για τις μετανηολογήσεις αεροσκαφών δεν επιβάλλονται άλλα τέλη εκτός από τα συνήθη τέλη νηολόγησης.

Πιστοποιητικά αερομεταφορέα

Άρθρο 9

1. Η ανά πάσα στιγμή έκδοση και εγκυρότητα άδειας εκμετάλλευσης προϋπόθετει την κατοχή έγκυρου πιστοποιητικού αερομεταφορέα που αναγράφει τις καλυπτόμενες δραστηριότητες και πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται στο σχετικό κανονισμό του Συμβουλίου.

2. Μέχρις ότου τεθεί σε εφαρμογή ο κανονισμός του Συμβουλίου που αναφέρεται στην παράγραφο 1, εφαρμόζονται οι εθνικοί κανονισμοί οι σχετικοί με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα ή ισοδύναμο τίτλο πιστοποίησης των αερομεταφορέων.

Άρθρο 10

1. Προς τήρηση των προδιαγραφών ασφάλειας και αστικής ευθύνης, ένας αερομεταφορέας που χρησιμοποιεί αεροσκάφος άλλης επιχείρησης ή παραχωρεί αεροσκάφος σε άλλη επιχείρηση, λαμβάνει προηγουμένως έγκριση για τη δραστηριότητα αυτή από την οικεία αρχή χορήγησης των αδειών. Οι προϋποθέσεις έγκρισης αποτελούν μέρος της συμφωνίας μίσθωσης μεταξύ μερών.

2. Τα κράτη μέλη δεν εγκρίνουν συμφωνίες μίσθωσης αεροσκάφους με πλήρωμα σε αερομεταφορέα στον οποίο έχουν χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης, αν δεν πληρούνται προδιαγραφές ασφαλείας ισοδύναμες με τις επιβαλλόμενες βάσει του άρθρου 9.

Γενικές διατάξεις

Άρθρο 11

1. Η άδεια εκμετάλλευσης ισχύει ενόσω ο αερομεταφορέας εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, ένα κράτος μέλος μπορεί να προβλέψει επανεξέταση μετά την παρέλευση ενός έτους από την έκδοση άδειας εκμετάλλευσης και, στη συνέχεια, ανά πενταετία.

2. Εάν ο αερομεταφορέας έχει παύσει τη λειτουργία του επί έξι μήνες ή δεν την έχει αρχίσει ένα εξάμηνο μετά τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης, το υπεύθυνο κράτος μέλος αποφασίζει εάν η άδεια πρέπει να υποβληθεί εκ νέου προς έγκριση.

3. Όσον αφορά τους αερομεταφορείς στους οποίους έχουν χορηγήσει άδεια, τα κράτη μέλη αποφασίζουν εάν η άδεια εκμετάλλευσης πρέπει να υποβληθεί εκ νέου προς έγκριση σε περίπτωση μεταβολής ενός ή περισσότερων στοιχείων που επηρεάζουν τη νομική κατάσταση της επιχείρησης και, ιδίως, σε περίπτωση συγχωνεύσεων ή εξαγορών. Ο(οι) εν λόγω αερομεταφορέας(είς) μπορεί(ούν) να συνεχίσει(ουν) τις δραστηριότητές του(τους), εκτός αν οι αρχές που έχουν χορηγήσει την άδεια αποφασίσουν ότι διακυβεύεται πλέον η ασφάλεια, και εκθέσουν τους σχετικούς λόγους.

Άρθρο 12

Ένα κράτος μέλος δεν επιτρέπει σε αερομεταφορέα, εναντίον του οποίου έχουν κινηθεί διαδικασίες κήρυξης αφερεγγυότητας ή παρόμοιες διαδικασίες, να διατηρήσει την άδεια εκμετάλλευσης εάν η αρμόδια αρχή του έχει πειστεί ότι δεν υφίσταται ρεαλιστική προοπτική ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής αναδιοργάνωσης σε λογικό χρονικό διάστημα.

Άρθρο 13

1. Οι διαδικασίες για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης δημοσιεύονται από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, που ενημερώνει και την Επιτροπή σχετικά.

2. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος αποφασίζει επί της αίτησης το συντομότερο και το αργότερο τρεις μήνες μετά την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών, αφού λάβει υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία. Η απόφαση ανακοινώνεται στην αιτούσα επιχείρηση αερομεταφοράς. Σε περίπτωση απόρριψης αναφέρονται οι σχετικοί λόγοι.

3. Μια εταιρεία της οποίας απορρίφθηκε η άδεια εκμετάλλευσης μπορεί να προσφύγει στην Επιτροπή. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι όροι του παρόντος κανονισμού δεν έχουν πληρωθεί, αποφαίνεται επί της ορθής ερμηνείας του κανονισμού, με την επιφύλαξη του άρθρου 169 της συνθήκης.

4. Οι αποφάσεις των κρατών μελών για τη χορήγηση ή την ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 14

1. Για την εκπλήρωση των καθηκόντων της στα πλαίσια του άρθρου 4, η Επιτροπή μπορεί να συλλέξει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη τα οποία πρέπει να εξασφαλίζουν και την παροχή πληροφοριών από τους αερομεταφορείς στους οποίους έχουν χορηγήσει άδεια.

2. Όταν οι ζητούμενες πληροφορίες δεν παρέχονται μέσα στην προθεσμία που θέτει η Επιτροπή, ή είναι ελλιπείς, η Επιτροπή απαιτεί, με απόφασή της απευθυνόμενη στο οικείο κράτος μέλος, να της δοθούν οι πληροφορίες. Η απόφαση προσδιορίζει τις απαιτούμενες πληροφορίες και καθορίζει κατάλληλη προθεσμία μέσα στην οποία πρέπει να παρασχεθούν.

3. Εάν οι πληροφορίες της παραγράφου 2 δεν παρασχεθούν εμπροθέσμως, ή εάν ο αερομεταφορέας δεν έχει καταδείξει με άλλο τρόπο ότι πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 4, η Επιτροπή ενημερώνει πάραυτα τα κράτη μέλη εκτός εάν υφίστανται ειδικές περιστάσεις.

Μέχρις ότου η Επιτροπή τα ειδοποιήσει ότι ο πληροφορίες που αποδεικνύουν την πλήρωση των οικείων απαιτήσεων εδόθησαν, τα κράτη μέλη μπορούν να αναστέλλουν τα δικαιώματα πρόσβασης στην αγορά τα οποία διέθετει ο οικείος αερομεταφορέας δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών [1].

Άρθρο 15

Επιπλέον των κανόνων του παρόντος κανονισμού ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να πληροί τις απαιτήσεις του εθνικού δικαίου, εφόσον δεν αντιβαίνουν το κοινοτικό δίκαιο.

Άρθρο 16

Ανεξάρτητα από το άρθρο 3 παράγραφος 1, οι άδειες εκμετάλλευσης που ισχύουν σε κράτος μέλος την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού θα εξακολουθήσουν να ισχύουν υποκείμενες στη νομοθεσία με βάση την οποία χορηγήθηκαν, για μέγιστο διάστημα ενός έτους, εκτός από την περίπτωση του σημείου 4.1.β) για την οποία θα ισχύσει μέγιστο διάστημα τριών ετών, εντός του οποίου οι αερομεταφορείς που κατέχουν τις άδειες αυτές θα λάβουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να συμμορφωθούν προς όλες τις απαιτήσεις του κανονισμού. Για τους σκοπούς του άρθρου αυτού, εξομοιώνονται με τους μεταφορείς που διαθέτουν άδεια εκμετάλλευσης και εκείνοι που λειτουργούν

[1] Βλέπε σελίδα 8 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

νομίμως με πιστοποιητικό αερομεταφορέα ισχύον κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού, αλλά δεν διαθέτουν τις εν λόγω άδειες.

Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν με την επιφύλαξη του άρθρου 4 παράγραφος 2 έως 5 και του άρθρου 9. Ωσατόσο, οι αερομεταφορείς που λειτουργούσαν δυνάμει εξαιρέσεων προγενέστερων της έναρξης ισχύος του κανονισμού μπορούν να συνεχίσουν τη λειτουργία τους για περίοδο που δεν υπερβαίνει το μέγιστο διάστημα που καθορίζεται ανωτέρω, μέχρι τα κράτη μέλη να αποφανθούν ότι πληρούν το άρθρο 4.

Άρθρο 17

Κατά την έκδοση νομοθετικών κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη συνεννοούνται με την Επιτροπή και στη συνέχεια της ανακοινώνουν τα μέτρα που έλαβαν.

Άρθρο 18

1. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

2. Οι εμπιστευτικές πληροφορίες που παρέχονται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο.

Άρθρο 19

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Ιουλίου 1992.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. COPE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΗ
ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 5 — ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ

Α. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται από όσους υποβάλλουν για πρώτη φορά αίτηση, όσον αφορά την οικονομική τους επιφάνεια

1. Οι πλέον πρόσφατοι ισολογισμοί εσωτερικής διαχείρισης και, εφόσον υπάρχουν, εκλεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί του προηγούμενου οικονομικού έτους.

2. Προβλεπόμενος ισολογισμός, στον οποίο πρέπει να περιλαμβάνεται ο λογαριασμός κερδών και ζημιών για τα επόμενα δύο χρόνια.

3. Τα στοιχεία βάσει των οποίων υπολογίζονται τα μελλοντικά έσοδα και έξοδα, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.

4. Λεπτομέρειες για τα έξοδα εκκίνησης κατά την περίοδο από την υποβολή της αίτησης μέχρι την έναρξη λειτουργίας, καθώς και για τον τρόπο με τον οποίο προβλέπεται να καλυφθούν τα έξοδα αυτά.

5. Λεπτομέρειες για τις υφιστάμενες και τις αναμενόμενες πηγές χρηματοδότησης.

6. Λεπτομέρειες όσον αφορά τους μετόχους, συμπεριλαμβανομένης της ιθαγένειας και του τύπου των κατεχόμενων μετοχών, καθώς και το καταστατικό. Εάν ο αιτών ανήκει σε όμιλο επιχειρήσεων πρέπει να παρέχονται στοιχεία για τις σχέσεις του με τον όμιλο αυτόν.

7. Προβλέψεις ταμειακής ροής (cash flow) και ρευστότητας για τα πρώτα δύο έτη λειτουργίας.

8. Λεπτομέρειες περί τη χρηματοδότηση της αγοράς ή μίσθωσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της μίσθωσης, των όρων της σχετικής συμφωνίας.

Β. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται για την αξιολόγηση της διατήρησης της οικονομικής υγείας των κατόχων αδειών, όταν αυτοί σκοπεύουν να τροποποιήσουν τη διάρθρωση ή τις δραστηριότητές τους με σημαντικές χρηματοοικονομικές επιπτώσεις

1. Εφόσον απαιτείται, οι πλέον πρόσφατοι ισολογισμοί εσωτερικής διαχείρισης και ελεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί για το προηγούμενο οικονομικό έτος.

2. Λεπτομερής περιγραφή των προγραμματιζόμενων μεταβολών, π.χ. αλλαγή του τύπου των παρεχόμενων υπηρεσιών, προτεινόμενη εξαγορά ή συγχώνευση, τροποποίηση του μετοχικού κεφαλαίου, μεταβολές σύνθεσης των μετόχων κ.λπ.

3. Προβλεπόμενος ισολογισμός, με λογαριασμό κερδών και ζημιών για το τρέχον οικονομικό έτος, συμπεριλαμβανομένων όλων των σχεδιαζόμενων και σημαντικών, από χρηματοοικονομική άποψη διαρθρωτικών ή λειτουργικών μεταβολών.

4. Παλαιότερα και προβλεπόμενα στοιχεία εξόδων και εσόδων, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, τέλη αερολιμένων, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.

5. Προβλέψεις ταμειακής ροής και ρευστότητας για το επόμενο έτος, συμπεριλαμβανομένων όλων των σημαντικών, από χρηματοοικονομική άποψη, διαρθρωτικών ή λειτουργικών μεταβολών.

6. Λεπτομέρειες περί τη χρηματοδότηση αγοράς ή μίσθωσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της μίσθωσης, των όρων της σχετικής σύμβασης.

Γ. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται για την αξιολόγηση της διατήρησης της οικονομικής υγείας των κατόχων αδείας

1. Ελεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί εντός έξι μηνών πολύ από το τέλος της περιόδου στην οποία αναφέρονται και, εφόσον απαιτείται, ο πλέον πρόσφατος ισολογισμός εσωτερικής διαχείρισης.

2. Προβλεπόμενος ισολογισμός, στον οποίο πρέπει να περιλαμβάνεται λογαριασμός κερδών και ζημιών για το επόμενο έτος.

3. Παλαιότερα και προβλεπόμενα στοιχεία εξόδων και εσόδων, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση του υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.

4. Προβλέψεις ταμειακής ροής και ρευστότητας για το εμπόμενο έτος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Ιουλίου 1992

για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής (2),

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3),

Εκτιμώντας:

ότι επιβάλλεται να καθιερωθεί πολιτική αεροπορικών μεταφορών για την εσωτερική αγορά κατά τη διάρκεια χρονικής περιόδου η οποία λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1992 όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 Α της συνθήκης·

ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων·

ότι η απόφαση 87/602/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1987 για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών μελών και για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών μελών (4) και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών μελών (5) αποτελούν τα πρώτα στάδια της εσωτερικής αγοράς, όσον αφορά την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών·

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 προβλέπει πως το Συμβούλιο θα αποφασίσει σχετικά με την αναθεώρηση του κανονισμού έως τις 30 Ιουνίου 1992 το αργότερο·

ότι, στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90, το Συμβούλιο αποφάσισε να θεσπίσει κανόνες σχετικά με την έκδοση αδειών για την εκτέλεση δρομολογίων, προκειμένου να τεθούν σε εφαρμογή από την 1η Ιουλίου 1992·

ότι στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90, το Συμβούλιο αποφάσισε να καταργήσει τους περιορισμούς μεταφορικής ικανότητας μεταξύ των κρατών μελών μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1993·

ότι στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90, το Συμβούλιο επιβεβαίωσε ότι τα δικαιώματα ενδομεταφορών (καμποτάζ) αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της εσωτερικής αγοράς·

ότι ρυθμίσεις για μεγαλύτερη συνεργασία σχετικά με τη χρήση του αερολιμένα του Γιβραλτάρ συμφωνήθηκαν στο Λονδίνο στις 2 Δεκεμβρίου 1987 από την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο σε κοινή δήλωση των υπουργών Εξωτερικών των εν λόγω δύο κρατών μελών, και ότι οι ρυθμίσεις αυτές δεν έχουν ακόμη τεθεί σε εφαρμογή·

ότι η ανάπτυξη του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας στα ελληνικά νησιά και στα νησιά του Ατλαντικού που αποτελούν την αυτόνομη περιοχή των Αζορών είναι ακόμη ανεπαρκής και ότι, για το λόγο αυτό, οι αερολιμένες που βρίσκονται στα εν λόγω νησιά θα πρέπει να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού·

ότι είναι αναγκαίο να εξαλειφθούν οι περιορισμοί σχετικά με την πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης και τα δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας και να καθιερωθούν προοδευτικά τα δικαιώματα ενδομεταφορών (καμποτάζ) προκειμένου να προωθηθεί η ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας και να βελτιωθεί η εξυπηρέτηση του καταναλωτικού κοινού·

ότι πρέπει να προβλεφθούν ειδικές διατάξεις, σε περιορισμένες περιπτώσεις, όσον αφορά τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που απαιτούνται για τη διατήρηση επαρκών αεροπορικών γραμμών στις επί μέρους εθνικές περιοχές·

ότι απαιτείται να προβλεφθούν ειδικές διατάξεις για τις νέες αεροπορικές γραμμές μεταξύ των περιφερειακών αερολιμένων·

ότι, για λόγους προγραμματισμού των αεροπορικών μεταφορών, πρέπει να δοθεί στα κράτη μέλη το δικαίωμα να θεσπίζουν χωρίς διακρίσεις κανόνες για την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων που αποτελούν μέρος του ενός και του αυτού συστήματος αερολιμένων·

ότι η άσκηση των δικαιωμάτων μεταφορών πρέπει να συμβιβάζεται με τους λειτουργικούς κανόνες ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος και με τους όρους πρόσβασης στους αερολιμένες, και ότι πρέπει να υλοποιείται χωρίς διακρίσεις·

ότι, λαμβανομένων υπόψη των ζητημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης ή προστασίας του περιβάλλοντος, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί η δυνατότητα επιβολής ορισμένων περιορισμών κατά την άσκηση των δικαιωμάτων μεταφορών·

(1) ΕΕ αριθ. C 258, 4. 10. 1991 σ. 2.
(2) ΕΕ αριθ. C 125 της 18. 5. 1992, σ. 146.
(3) ΕΕ αριθ. C 169 της 6. 7. 1992, σ. 15.
(4) ΕΕ αριθ. L 374, της 31. 12. 1987, σ. 19.
(5) ΕΕ αριθ. L 217, της 11. 8. 1990, σ. 8.

ότι, ενόψει του ανταγωνισμού στην αγορά, πρέπει να ληφθούν μέτρα ώστε οι αερομεταφορείς να μην υποστούν αδικαιολόγητες οικονομικές επιπτώσεις·

ότι είναι αναγκαίο να καθοριστούν τα καθήκοντα των κρατών μελών και των αερομεταφορέων όσον αφορά την παροχή των αναγκαίων πληροφοριών·

ότι η πρόσβαση στην αγορά για όλες τις αεροπορικές γραμμές του ίδιου τύπου είναι σκόπιμο να αξιολογείται με τον ίδιο τρόπο·

ότι όλα τα θέματα που αφορούν την πρόσβαση στην αγορά ενδείκνυται να καλύπτονται από ένα και μόνο κανονισμό·

ότι ο παρών κανονισμός αντικαθιστά εν μέρει τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 294/91 του Συμβουλίου της 4ης Φεβρουαρίου 1991 για τη λειτουργία τών αεροπορικών μεταφορών φορτίου μεταξύ κρατών μελών [1],

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Ο παρών κανονισμός αφορά την πρόσβαση σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια για τις τακτικές και μη τακτικές αεροπορικές γραμμές.

2. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ τελεί από την επιφύλαξη των νομικών θέσεων που έχουν σχετικά το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη διαμάχη ως προς την κυριαρχία επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο εν λόγω αερολιμένας.

3. Η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται μέχρις ότου τεθούν σε εφαρμογή οι ρυθμίσεις που περιέχονται στην κοινή δήλωση των υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο πρόκειται να ενημερώσουν το Συμβούλιο σχετικά με την ημερομηνία για τη θέση σε εφαρμογή αυτών των ρυθμίσεων.

4. Οι αερολιμένες των ελληνικών νησιών και οι αερολιμένες των νησιών του Ατλαντικού που αποτελούν την αυτόνομη περιοχή των Αζορών εξαιρούνται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως τις 30 Ιουνίου 1993. Η εξαίρεση αυτή εφαρμόζεται για περαιτέρω περίοδο πέντε ετών δυναμένη να παραταθεί επί μία ακόμη πενταετία, εκτός εάν το Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής, λάβει διαφορετική απόφαση.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

α) αερομεταφορέας: επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης·

β) κοινοτικός αερομεταφορέας: αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης του έχει εκδοθεί από κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1992 για την έκδοση αδειών των αερομεταφορέων [2].

γ) αεροπορική γραμμή: πτήση ή σειρά πτήσεων για τη μεταφορά, έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης, επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου·

δ) τακτική αεροπορική γραμμή: σειρά πτήσεων η οποία πληροί όλους τους ακόλουθούς όρους:

i) εκτελείται έναντι αμοιβής από αεροσκάφη τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου, κατά τρόπο ώστε σε κάθε πτήση να διατίθενται ατομικές θέσεις προς πώληση στο κοινό (είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του),

ii) εκτελείται έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι μεταφορές μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσότερων αερολιμένων:

1. είτε με βάση δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων·

2. είτε τόσο τακτικά ή συχνά ώστε να αποτελεί προφανώς συστηματική σειρά·

ε) πτήση: αναχώρηση από συγκεκριμένο αερολιμένα προς συγκεκριμένα αερολιμένα προορισμού·

στ) δικαίωμα μεταφορών: το δικαίωμα ενός αερομεταφορέα να μεταφέρει επιβάτες, φορτίο ή/και ταχυδρομείο σε αεροπορική γραμμή που συνδέει δύο κοινοτικούς αερολιμένες·

ζ) πωλήσεις αποκλειστικά θέσεων: η πώληση θέσεων απευθείας στο κοινό από τον αερομεταφορέα ή τον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπό του ή ναυλωτή, χωρίς οποιαδήποτε άλλη συνδυαζόμενη υπηρεσία, όπως είναι η παροχή καταλύματος·

η) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η): το(α) κράτος(η) μέλος(η) στο οποίο η μεταξύ των οποίων λειτουργεί αεροπορική γραμμή·

θ) ενεχόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η): το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) και το(α) κράτος(η) μέλος(η) στο(α) οποίο(α) έχει εκδοθεί η άδεια του(ων) αερομεταφορέα(ων) που έχει(ουν) την εκμετάλλευση της αεροπορικής γραμμής·

ι) κρατος εγγραφής: το κράτος μέλος στο οποίο έχει εκδοθεί η άδεια εκμετάλλευσης που αναφέρεται στο στοιχείο β)·

ια) αερολιμένας: χώρος κράτους μέλους που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση εμπορικών αεροπορικών μεταφορών·

ιβ) περιφερειακός αερολιμένας: κάθε αερολιμένας που δεν περιλαμβάνεται στο παράρτημα 1 ως αερολιμένας πρώτης κατηγορίας·

[1] ΕΕ αριθ. L 36, της 8. 2. 1991, σ. 1.

[2] Βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

ιγ) σύστημα αερολιμένων: δύο ή περισσότεροι αερολιμένες οι οποίοι εξυπηρετούν μαζί την ίδια πόλη, ή αστικό κέντρο, όπως εμφαίνεται στο παράρτημα II·

ιδ) μεταφορική ικανότητα: ο αριθμός των θέσεων που διατίθενται προς πώληση στο κοινό σε τακτική αεροπορική γραμμή κατά τη διάρκεια δεδομένης χρονικής περιόδου·

ιε) υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας: όλες οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται σε αερομεταφορέα προκειμένου να λάβει, ως προς τα δρομολόγια για τα οποία του έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης από κράτος μέλος, όλα τα αναγκαία μέτρα για την παροχή υπηρεσίας πληρούσας καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και τιμών, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο να πληροί εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.

Άρθρο 3

1. Με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού, το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να ασκούν δικαιώματα μεταφορών σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια.

2. Παρά την παράγραφο 1, κανένα κράτος μέλος δεν υποχρεούται να επιτρέψει, πριν την 1η Απριλίου 1997, την άσκηση δικαιωμάτων ενδομεταφορών (καμποτάζ) μέσα στην επικράτειά του εκ μέρους κοινοτικών αερομεταφορέων στους οποίους έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης υπό άλλο κράτος μέλος, εκτός εάν:

i) τα δικαιώματα μεταφορών ασκούνται σε μια γραμμή που συνιστά, και έχει προγραμματιστεί ως επέκταση μιας γραμμής με προέλευση το κράτος εγγραφής του αερομεταφορέα, ή μια προκαταρκτική γραμμή με προορισμό το κράτος αυτό,

ii) ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί, για ενδομεταφορές άνω του 50 % της εποχιακής μεταφορικής ικανότητας που χρησιμοποιεί στη συγκεκριμένη γραμμή, της οποίας οι ενδομεταφορές αποτελούν την επέκταση ή την προκαταρκτική γραμμή.

3. Αερομεταφορέας που εκτελεί ενδομεταφορές (καμποτάζ) σύμφωνα με την παράγραφο 2 παρέχει, εφόσον του ζητηθούν, στο(α) ενεχόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) κάθε πληροφορία αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων της εν λόγω παραγράφου.

4. Ανεξάρτητα από τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1, ένα κράτος μέλος δικαιούται να ρυθμίζει μέχρι την 1η Απριλίου 1997 χωρίς να κάνει διακρίσεις με βάση την εθνικότητα του ιδιοκτήτη και την ταυτότητα του αερομεταφορέα, είτε αυτός είναι κάτοχος δικαιώματος είτε έχει υποβάλει αίτηση για τα αντίστοιχα δρομολόγια, την πρόσβαση στα εντός του εδάφους του δρομολόγια αερομεταφορέων στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, χωρίς κατά τα άλλα να θίγει την κοινοτική νομοθεσία και ιδίως τους κανόνες του ανταγωνισμού.

Άρθρο 4

1. α) Ένα κράτος μέλος κατόπιν διαβουλεύσεων με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού ενημερώσει την Επιτροπή και τους αερομεταφορείς που εκτελούν το δρομολόγιο αυτό, προπεί να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών σε τακτικές αεροπορικές γραμμές προς αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης που βρίσκεται στο έδαφός του ή σε γραμμή μικρής συχνότητας, προς οποιοδήποτε περιφερειακό αερολιμένα στο έδαφός του, εφόσον οι γραμμές αυτές θεωρούνται δρομολόγια ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας όπου βρίσκεται ο αερολιμένας και στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, επαρκής εξηπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και τιμών, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να πληροί εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του. Η Επιτροπή θα δημοσιεύσει την ύπαρξη αυτής της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*·

β) η επάρκεια των τακτικών αεροπορικών γραμμών εκτιμάται από τα κράτη μέλη με βάση:

i) το δημόσιο συμφέρον,

ii) τη δυνατότητα προσφυγής, ιδίως για τις νησιωτικές περιοχές, σε άλλα μεταφορικά μέσα, και τη δυνατότητα των εν λόγω μέσων να ικανοποιούν τις προκείμενες μεταφορικές ανάγκες,

iii) τους αεροπορικούς ναύλους και όρους που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες,

iv) τις συνδυασμένες προσπάθειες όλων των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται ή σκοπεύουν να εκμεταλλευθούν ένα δρομολόγιο·

γ) σε περίπτωση που, με άλλα μεταφορικά μέσα, είναι αδύνατον να εξασφαλιστεί η επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσίας, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να συμπεριλαμβάνουν στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας των όρο ότι κάθε αερομεταφορέας που σκοπεύει να εκμεταλλευθεί το δρομολόγιο πρέπει να παρέχει εγγύηση ότι θα το εκμεταλλευθεί για ορισμένο διάστημα, το οποίο θα οριστεί αργότερα, σύμφωνα με τους λοιπούς όρους της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας·

δ) αν κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν είναι έτοιμος να αρχίσει την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών για τις οποίες έχει επιβληθεί υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το κράτος μέλος μπορεί να περιορίσει την πρόσβαση στη γραμμή αυτή σε ένα μόνο αερομεταφορέα για μέγιστη περίοδο τριών ετών, μετά την πάροδο της οποίας η κατάσταση πρέπει να επανεξετάζεται. Το δικαίωμα εκμετάλλευσης της γραμμής παρέχεται με δημόσιο διαγωνισμό, είτε για μια συγκεκριμένη γραμμή είτε για περισσότερες, σε κοινοτικό αερομεταφορέα που πληροί τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των γραμμών αυτών. Ο διαγωνισμός δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* και η τελική ημερομηνία υποβολής των προσφορών, ορίζεται τουλάχιστον ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης. Οι προσφορές των αερομεταφορέων κοινοποιούνται αμέσως στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη και στην Επιτροπή.

ε) Η προκήρυξη του διαγωνισμού και η επακόλουθη σύμβαση θα καλύπτουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα σημεία:

i) τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας,

ii) τους κανόνες σχετικά με την τροποποίηση και λύση της σύμβασης, ιδίως σε περίπτωση απρόβλεπτων μεταβολών,

iii) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης,

iv) κυρώσεις σε περίπτωση αθέτησης της σύμβασης

στ) η επιλογή των προτάσεων διενεργείται όσο το δυνατό συντομότερα, αφού ληφθεί υπόψη η ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας και ιδίως οι αεροπορικοί ναύλοι και όροι που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες, και το κόστος τυχόν αντισταθμίσματος που απαιτεί το(τα) κράτος(η) μέλος(η)·

ζ) παρά το στοιχείο στ), η επιλογή μπορεί να διενεργηθεί μόνο μετά παρέλευση διμήνου από την ημερομηνία υποβολής της προσφοράς, προκειμένου τα άλλα κράτη μέλη να είναι σε θέση να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους·

η) τα κρατή μέλη μπορούν να αποζημιώνουν τους επιλεγέντες δυνάμει του στοιχείου στ) αερομεταφορείς, οι οποίοι πληρούν τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας επιβαλομένης βάσει αυτής της παραγράφου. Στα αντισταθμίσματα αυτά λαμβάνονται υπόψη οι δαπάνες και τα έσοδα που γεννά η υπηρεσία αυτή·

θ) τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα μέτρα που απαιτούνται προκειμένου να διασφαλίσουν ότι κάθε απόφαση που λαμβάνεται σύμφωνα με το παρόν άρθρο μπορεί να επανεξετάζεται. Η επανεξέταση γίνεται το ταχύτερο δυνατό όταν το αιτιολογικό που προβάλλεται είναι ότι η απόφαση αυτή παραβιάζει το κοινοτικό δίκαιο ή τους εθνικούς κανόνες που θέτουν σε εφαρμογή το δίκαιο αυτό·

ι) όταν έχει επιβληθεί υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τα στοιχεία α) και γ), οι αερομεταφορείς μπορούν να πωλήσουν θέσεις μόνον εφόσον η εν λόγω αεροπορική γραμμή πληροί όλες τις απαιτήσεις της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η εν λόγω αεροπορική γραμμή θεωρείται, κατά συνέπεια, τακτική αεροπορική γραμμή·

κ) το στοιχείο δ) δεν εφαρμόζεται εφόσον ένα άλλο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος προτείνει άλλη ικανοποιητική λύση για την εκπλήρωση της ίδιας υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2. Η παράγραφος 1 στοιχείο δ) δεν εφαρμόζεται σε δρομολόγια στα οποία μπορεί να εξασφαλιστεί με άλλα μεταφορικά μέσα επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών όταν η παρεχόμενη μεταφορική ικανότητα υπερβαίνει τις 30 000 θέσεις ετησίως.

3. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους μέλους που θεωρεί ότι οι όροι της παράγραφου 1 περιορίζουν αδικαιολόγητα την ανάπτυξη δρομολογίου, ή και με δική της πρωτοβουλία, ερευνά το θέμα και αποφασίζει, σε προθεσμία δύο μηνών από την παραλαβή της αίτησης, συνεκτιμώντας όλους τους σχετικούς παράγοντες, κατά πόσον η παράγραφος 1 πρέπει να εξακολουθήσει να εφαρμόζεται για το εν λόγω δρομολόγιο.

4. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και τα κράτη μέλη. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής ενώπιον του Συμβουλίου εντός μηνός. Το Συμβούλιο μπορεί να λάβει, με ειδική πλειοψηφία, διαφορετική απόφαση μέσα σε προθεσμία ενός μηνός.

Άρθρο 5

Σε εσωτερικά δρομολόγια για τα οποία, κατά τη στιγμή της έναρξης ισχύος του κανονισμού αυτού, έχει παραχωρηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης με βάση νόμο ή σύμβαση, και στα οποία δεν μπορεί να εξασφαλιστεί με άλλα μεταφορικά μέσα η επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών, το δικαίωμα αυτό μπορεί να συνεχίσει να ισχύει μέχρι τη λήξη του ή για τρία έτη, ανάλογα με το ποια ημερομηνία θα προηγηθεί.

Άρθρο 6

1. Παρά το άρθρο 3, οποιοδήποτε κράτος μέλος, στην περίπτωση που ένας από τους αερομεταφορείς στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης έχει αρχίσει να εκτελεί νέο τακτικό αεροπορικό δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών μεταξύ περιφερειακών αερολιμένων με αεροσκάφη μέχρι 80 θέσεων, μπορεί να αρνηθεί την εκτέλεση τακτικού αεροπορικού δρομολογίου από άλλο αερομεταφορέα για περίοδο δύο ετών, εκτός εάν το αεροπορικό αυτό δρομολόγιο εκτελείται με αεροσκάφη μέχρι 80 θέσεων, ή εκτελείται κατά τρόπο ώστε να διατίθενται προς πώληση όχι περισσότερες από 80 θέσεις μεταξύ των εν λόγω δύο περιφερειακών αερολιμένων για κάθε πτήση.

2. Οι παράγραφοι 3 και 4 του άρθρου 4 εφαρμόζονται σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 7

Κατά την εκμετάλλευση αεροπορικών γραμμών, το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) σε οποιοσδήποτε κοινοτικό αερομεταφορέα να συνδυάζει αεροπορικές γραμμές χρησιμοποιώντας τον ίδιο αριθμό πτήσης.

Άρθρο 8

1. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει το δικαίωμα κάθε κράτους μέλους να ρυθμίζει, αδιακρίτως εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα, την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων ενός και του αυτού συστήματος αερολιμένων.

2. Η άσκηση των δικαιωμάτων μεταφορών υπόκειται σε δημοσιευμένους κοινοτικούς, εθνικούς, περιφερειακούς ή τοπικούς λειτουργικούς κανονές όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα.

3. Ύστερα από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 και αποφασίζει, εντός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης και αφού ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 11 κατά πόσο το κράτος μέλος μπορεί να εξακολουθήσει να εφαρμόζει το μέτρο. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη.

4. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής ενώπιον του Συμβουλίου μέσα σε προθεσμία ενός μηνός. Το Συμβούλιο μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις να λάβει, με ειδική πλειοψηφία, διαφορετική απόφαση μέσα σε προθεσμία ενός μηνός.

5. Εάν κράτος μέλος αποφασίσει να καθιερώσει νέο σύστημα αερολιμένων ή να τροποποιήσει το ήδη υπάρχον, ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη και την Επιτροπή. Αφού εξακριβώσει ότι οι ομαδοποιημένοι αερολιμένες εξυπηρετούν την αυτή πόλη ή το αυτό αστικό κέντρο, η Επιτροπή δημοσιεύει αναθεωρημένο παράρτημα II στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 9

1. Όταν υπάρχουν σοβαρά προβλήματα συμφόρησης ή/και περιβάλλοντος, το υπεύθυνο κράτος μέλος μπορεί, υπό την επιφύλαξη αυτού του άρθρου, να επιβάλλει όρους, να περιορίζει ή να αρνείται την άσκηση μεταφορικών δικαιωμάτων, ιδίως όταν άλλα μεταφορικά μέσα μπορούν να προσφέρουν ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών.

2. Τα μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρέπει:

— να μην εισάγουν διακρίσεις λόγω εθνικότητας ή ταυτότητας των αερομεταφορέων,

— να έχουν περιορισμένη περίοδο ισχύος, όχι μεταλύτερη από τρία έτη, μετά την οποία θα επανεξετάζονται,

— να μη θίγουν άνευ λόγου τους στόχους του παρόντος κανονισμού,

— να μην προκαλούν αδικαιολόγητες στρεβλώσεις ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων,

— να είναι περιοριστικές μόνο στο βαθμό που απαιτείται για την επίλυση των προβλημάτων.

3. Αν κράτος μέλος θεωρήσει ότι επιβάλλεται η λήψη μέτρων σύμφωνα με την παράγραφο 1, ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη και την Επιτροπή τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του μέτρου, το οποίο πρέπει να είναι δεόντως αιτολογημένο. Το μέτρο εφαρμόζεται εκτός εάν εντός μηνός από την παραπάνω ενημέρωση κάποιο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος εκφράσει αντιρρήσεις, ή εάν η Επιτροπή αποφασίσει να το εξετάσει περαιτέρω σύμφωνα με την παράγραφο 4.

4. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει τα μέτρα σύμφωνα με την παράγραφο 1. Όταν η Επιτροπή μετά την πάροδο μήνος από την ενημέρωσή της σύμφωνα με την παράγραφο 3, αναλαμβάνει την εξέταση του μέτρου, δηλώνει ταυτόχρονα αν το μέτρο μπορεί να εφαρμοστεί, εν όλω ή εν μέρει, κατά τη διάρκεια της εξέτασης, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη το ενδεχόμενο μη αναστρέψιμων αποτελεσμάτων. Αφού ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 11, η Επιτροπή αποφασίζει, εντός μηνός από την παραλαβή όλων των απαραίτητων στοιχείων, αν το μέτρο είναι κατάλληλο και σύμφωνο προς τον παρόντα κανονισμό και δεν αντιβαίνει, με οποιονδήποτε τρόπο, στις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη. Ενόσω εκκρεμεί η απόφασή της, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει τη λήψη προσωρινών μετρών όπως π.χ. την ολική ή μερική αναστολή του μέτρου, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη το ενδεχόμενο μη αναστρέψιμων αποτελεσμάτων.

5. Παρά τις παραγράφους 3 και 4, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για την αντιμετώπιση απρόοπτων βραχυχρόνιων προβλημάτων, εφόσον τα μέτρα αυτά είναι σύμφωνα προς την παράγραφο 2. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη ενημερώνονται αμελλητί σχετικά με τα εν λόγω μέτρα, τα οποία και πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένα. Αν τα προβλήματα τα οποία επέβαλαν τα μέτρα αυτά δεν έχουν επιλυθεί εντός 14 ημερών, τα κράτη μέλη ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη και μπορούν, εφόσον συμφωνεί η Επιτροπή, να παρατείνουν τα μέτρα για περαιτέρω χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο των 14 ημερών. Ύστερα από αίτηση του ενεχόμενου κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή μπορεί να αναστείλει τα μέτρα αυτά εάν δεν πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 ή εάν αντιβαίνουν κατά οποιοδήποτε άλλο τρόπο στην κοινοτική νομοθεσία.

6. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει στο Συμβούλιο την απόφαση που λαμβάνει η Επιτροπή δυνάμει των παραγράφων 4 και 5 εντός προθεσμίας ενός μηνός. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί σε εξαιρετικές περιπτώσεις να λάβει διαφορετική απόφαση εντός ενός μηνός.

7. Όταν απόφαση που λαμβάνεται από κράτος μέλος σύμφωνα με το παρόν άρθρο περιορίζει τη δραστηριότητα κοινοτικού αερομεταφορέα σε ενδοκοινοτικό δρομολόγιο, οι αυτοί όροι ή περιορισμοί θα ισχύουν για όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς στο ίδιο δρομολόγιο. Όταν η απόφαση απαγορεύει στον εν λόγω αερομεταφορέα νέες ή πρόσθετες γραμμές, το αυτό θα ισχύει και για τους άλλους κοινοτικούς αερομεταφορείς που ζητούν νέες ή πρόσθετες γραμμές στο εν λόγω δρομολόγιο.

8. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 8 και εκτός αν συμφωνήσουν τα υπόλοιπα ενεχόμενα κράτη μέλη, κράτος μέλος δεν επιτρέπει σε αερομεταφορέα:

α) να καθιερώσει νέα γραμμή ή

β) να αυξήσει τη συχνότητα πτήσεων σε υφιστάμενη γραμμή

μεταξύ ενός αερολιμένα στο έδαφός του και ενός άλλου κράτους μέλους, για όσο διάστημα οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει άδεια εκμετάλλευσης από το άλλο κράτος μέλος δεν έχουν δικαίωμα, με βάση τους κανόνες κατανομής διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα που προβλέπονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2, να καθιερώνουν νέες

γραμμές ή να αυξάνουν τη συχνότητα πτήσεων σε υφιστάμενες γραμμές προς τον εν λόγω αερολιμένα, μέχρι να εκδοθεί από το Συμβούλιο και να τεθεί σε ισχύ κανονισμός σχετικά με τον κώδικα συμπεριφοράς για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα, βασιζόμενος στη γενική αρχή της μη διάκρισης λόγω εθνικότητας.

Άρθρο 10

1. Οι περιορισμοί ως προς τη μεταφορική ικανότητα δεν εφαρμόζονται στις αεροπορικές γραμμές που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, εκτός από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στα άρθρα 8 και 9 καθώς και στο παρόν άρθρο.

2. Όταν η εφαρμογή της παραγράφου 1 έχει προκαλέσει σοβαρή οικονομική ζημία για τον(τους) αερομεταφορέα(είς) τακτικών αεροπορικών γραμμών στον(ους) οποίο(ους) έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης ένα κράτος μέλος, η Επιτροπή πραγματοποιεί ύστερα από αίτηση του κράτους αυτού επανεξέταση με βάση όλους τους σχετικούς παράγοντες, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται η κατάσταση της αγοράς —και ιδίως κατά πόσον θίγονται αδικαιολόγητα οι ανταγωνιστικές δυνατότητες των αερομεταφορέων αυτού του κράτους μέλους— η οικονομική κατάσταση του(των) ενδιαφερόμενου(ων) αερομεταφορέα(ων) και τα ποσοστά πληρότητας που έχουν επιτευχθεί, και αποφασίζει κατά πόσο πρέπει να σταθεροποιηθεί για περιορισμένο χρονικό διάστημα η μεταφορική ικανότητα στις τακτικές αεροπορικές γραμμές προς ή από το εν λόγω κράτος.

3. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής ενώπιον του Συμβουλίου μέσα σε προθεσμία ενός μηνός. Το Συμβούλιο, με ειδική πλειοψηφία, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις να λάβει διαφορετική απόφαση μέσα σε προθεσμία ενός μηνός.

Άρθρο 11

1. Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επικουρείται από συμβουλευτική επιτροπή που αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κρατών μελών και προεδρεύεται από τον αντιπρόσωπο της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

2. Η συμβουλευτική επιτροπή συμβουλεύει την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ως προς την εφαρμογή των άρθρων 9 και 10.

3. Επιπλέον, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων μπορεί να ζητά τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής για οποιοδήποτε άλλο ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

4. Η συμβουλευτική επιτροπή καταρτίζει η ίδια τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 12

1. Προς εκπλήρωση των καθηκόντων της, στα πλαίσια του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή μπορεί να συλλέξει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη τα οποία επίσης εξασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς στους οποίους έχουν χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης θα παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες.

2. Όταν οι ζητούμενες πληροφορίες δεν παρέχονται μέσα στην προθεσμία που καθορίζεται από την Επιτροπή ή παρέχονται ελλιπώς, η Επιτροπή απαιτεί την παροχή των πληροφοριών με απόφασή της απευθυνόμενη στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Η απόφαση προσδιορίζει τις απαιτούμενες πληροφορίες και καθορίζει κατάλληλη προθεσμία μέσα στην οποία πρέπει να παρασχεθούν.

Άρθρο 13

Η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Απριλίου 1994 και εν συνεχεία κατά περιοδικά διαστήματα.

Άρθρο 14

1. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

2. Οι εμπιστευτικές πληροφορίες που παρέχονται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο.

Άρθρο 15

Οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 και (ΕΟΚ) αριθ. 294/91 καταργούνται με εξαίρεση το άρθρο 2 στοιχείο ε) σημείο ii) και το παράρτημα 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90, όπως ερμηνεύεται από το παράρτημα III του παρόντος κανονισμού καθώς και το άρθρο 2 στοιχείο β) και το παράρτημα του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 294/91.

Άρθρο 16

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Ιουλίου 1992.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. COPE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Πίνακας αερολιμένων κατηγορίας

ΒΕΛΓΙΟ:	Βρυξέλλες-Zaventem
ΔΑΝΙΑ:	Σύστημα αερολιμένων Κοπεγχάγης
ΓΕΡΜΑΝΙΑ:	Φραγκφούρτη-Rhein-Main Ντύσσελντορφ-Lohausen Μόναχο Σύστημα αερολιμένων Βερολίνου
ΙΣΠΑΝΙΑ:	Πάλμα-Μαγιόρκα Μαδρίτη-Barajas Μάλαγα Λας Πάλμας
ΕΛΛΑΔΑ:	Αθήνα-Ελληνικό Θεσσαλονίκη-Μακεδονία
ΓΑΛΛΙΑ:	Σύστημα αερολιμένων Παρισιού
ΙΡΛΑΝΔΙΑ:	Δουβλίνο
ΙΤΑΛΙΑ:	Σύστημα αερολιμένων Ρώμης Σύστημα αερολιμένων Μιλάνου
ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ:	Άμστερνταμ-Schiphol
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ:	Λισσαβώνα Faro
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ:	Σύστημα αερολιμένων Λονδίνου Luton

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Πίνακας συστημάτων αερολιμένων

ΔΑΝΙΑ:	Κοπεγχάγη-Kastrup/Roskilde
ΓΕΡΜΑΝΙΑ:	Βερολίνο-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
ΓΑΛΛΙΑ:	Παρίσι-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Λυών-Bron/Satolas
ΙΤΑΛΙΑ:	Ρώμη-Fiumicino/Ciampino Μιλάνο-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Βενετία-Tessera/Treviso
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ:	Λονδίνο-Heathrow/Gatwick/Stansted

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Ερμηνεία όπως αναφέρεται στο άρθρο 15

Σύμφωνα με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 της 24ης Ιουλίου 1990, ο αερομεταφορέας Scanair ο οποίος έχει ακριβώς την ίδια δομή και οργάνωση με τη Scandinavian Airlines System θα αντιμετωπίζεται κατά τον ίδιο τρόπο με τον αερομεταφορέα Scandinavian Airlines System.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Ιουλίου 1992

για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής [1],

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου [2],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [3],

Εκτιμώντας:

ότι επιβάλλεται να καθιερωθεί πολιτική αεροπορικών μεταφορών για την εσωτερική αγορά κατά τη διάρκεια χρονικής περιόδου η οποία λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1992 όπως προβλέπεται στο άρθρο 8α της συνθήκης·

ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων·

ότι η οδηγία 87/601/ΕΟΚ της 14ης Δεκεμβρίου 1987 για τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών μελών [4] και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 σχετικά με τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών [5] αποτελούν τα πρώτα στάδια της εσωτερικής αγοράς, όσον αφορά τους αεροπορικούς ναύλους·

ότι οι αεροπορικοί ναύλοι πρέπει, υπό κανονικές συνθήκες, να καθορίζονται ελεύθερα από τις δυνάμεις της αγοράς·

ότι είναι σκόπιμο να συμπληρωθεί η ελευθερία των τιμών με τις κατάλληλες διασφαλίσεις ώστε να προστατευθούν τα συμφέροντα των καταναλωτών και του οικείου βιομηχανικού κλάδου·

ότι είναι σκόπιμο να ρυθμιστούν όλα τα θέματα τιμών σ' ένα και τον αυτό κανονισμό·

ότι ο κανονισμός αυτός αντικαθιστά τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 και εν μέρει αντικαθιστά τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 294/91 της 4ης Φεβρουαρίου 1991 για τη λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών φορτίου μεταξύ κρατών μελών [6],

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα κριτήρια και στις διαδικασίες προς καθορισμό των αεροπορικών ναύλων και κομίστρων στις αεροπορικές γραμμές για μεταφορές που πραγματοποιούνται καθ' ολοκληρίαν μέσα στην Κοινότητα.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται:

α) στους ναύλους και τα κόμιστρα των εξωκοινοτικών μεταφορέων·

β) στους ναύλους και τα κόμιστρα που καθορίζονται σύμφωνα με συμβάσεις παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε ενδοκοινοτικές αεροπορικές διαδρομές [7].

3. Μόνον οι κοινοτικοί αερομεταφορείς έχουν το δικαίωμα να εισαγάγουν νέα προϊόντα ή χαμηλότερους ναύλους από τους ήδη υπάρχοντες για ταυτόσημα προϊόντα.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

α) αεροπορικοί ναύλοι: τα ποσά σε Ecu ή σε τοπικό νόμισμα που πρέπει να καταβάλλουν στους αερομεταφορείς ή τους πράκτορές τους οι επιβάτες για την αεροπορική μεταφορά των ιδίων και των αποσκευών τους καθώς και οι οποιεσδήποτε προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν τα εν λόγω ποσά, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες·

β) τιμές ναύλωσης: τα ποσά σε Ecu ή σε τοπικό νόμισμα που οι ναυλωτές πρέπει να καταβάλλουν στους αερομεταφορείς για την αεροπορική μεταφορά του ναυλωτή ή των πελατών του και των αποσκευών τους, καθώς και οι οποιεσδήποτε προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν οι τιμές αυτές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες·

γ) ναύλοι ναυλωμένης πτήσης: τα ποσά σε Ecu ή σε τοπικό νόμισμα που ου επιβάτες πρέπει να καταβάλλουν στους ναυλωτές για υπηρεσίες που συνίστανται στην ή περιλαμβάνουν την αεροπορική μεταφορά των ιδίων και των αποσκευών τους, καθώς και οι οποιεσδήποτε προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν τα εν λόγω ποσά, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία ή σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες·

---

(1) ΕΕ αριθ. C 258, 4. 10. 1991, σ. 2.
(2) ΕΕ αριθ. C 125 της 18. 5. 1992, σ. 150.
(3) ΕΕ αριθ. C 169 της 6. 7. 1992, σ. 15.
(4) ΕΕ αριθ. L 374, 21. 12. 1987. σ. 12.
(5) ΕΕ αριθ. L 217 της 11. 8. 1990, σ. 1.
(6) ΕΕ αριθ. L 36, 8. 2. 1991, s. 1.

(7) Βλέπε σελίδα 8 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

δ) κόμιστρα: τα ποσά σε Ecu ή σε τοπικό νόμισμα που πρέπει να καταβάλλονται για τη μεταφορά φορτίου καθώς και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν τα ποσά αυτά συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες·

ε) κανονικά κόμιστρα: οι ναύλοι που προσφέρει κανονικά ο αερομεταφορέας, περιλαμβανομένων και τυχόν συνήθων εκπτώσεων·

στ) αεροπορική γραμμή: πτήση ή σειρά πτήσεων μεταφοράς επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή/και μισθώματος·

ζ) αερομεταφορέας: αεροπορική επιχείρηση με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης·

η) κοινοτικός αερομεταφορέας: αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης εκδοθείσα από κράτος μέλος βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1992 για την έκδοση αδειών αερομεταφορέα [1]·

θ) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η): το κράτος ή τα κράτη μέλη μεταξύ ή εντός των οποίων εφαρμόζεται ο ναύλος ή το κόμιστρο·

ι) ενεχόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η): τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη καθώς και το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη όπου έχει εκδοθεί η άδεια του ή των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται την αεροπορική γραμμή·

ια) βασικός ναύλος: ο χαμηλότερος πλήρως ελαστικός ναύλος για απλό ή μετ' επιστροφής ταξίδι που προσφέρεται προς πώληση, τουλάχιστον εξίσου ευρέως με οποιοδήποτε άλλο πλήρως ελαστικό ναύλο προσφερόμενο για την ίδια γραμμή.

Άρθρο 3

Οι ναύλοι ναυλωμένων πτήσεων, οι τιμές ναύλωσης και τα κόμιστρα που χρεώνουν οι κοινοτικοί αερομεταφορείς ορίζονται με ελεύθερη συμφωνία ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης μεταφοράς.

Άρθρο 4

Οι αερομεταφορείς που εκτελούν ενδοκοινοτικά δρομολόγια γνωστοποιούν στο ευρύ κοινό, εφόσον τους ζητηθεί, όλους τους αεροπορικούς ναύλους και τα κανονικά κόμιστρα.

Άρθρο 5

1. Με την επιφύλαξη τους παρόντος κανονισμού, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς καθορίζουν τους ναύλους ελεύθερα.

2. Το ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν, αδιακρίτως εθνικότητας ή ταυτότητας των αερομεταφορέων, να απαιτούν να τους γνωστοποιούνται οι αεροπορικοί ναύλοι με ένα συγκεκριμένο τρόπο. Δεν μπορούν όμως να απαιτούν να γίνεται αυτή η γνωστοποίηση περισσότερο από 24 ώρες προτού αρχίσουν να ισχύουν οι γνωστοποιητέοι ναύλοι (που περιλαμβάνουν μία εργάσιμο), εκτός εάν πρόκειται για ευθυγράμμιση με προϋπάρχοντα ναύλο, οπότε απαιτείται απλώς προηγούμενη κοινοποίηση.

3. Πριν την 1η Απριλίου 1997, ένα κράτος μέλος μπορεί να απαιτεί να του γνωστοποιούνται οι ναύλοι των εσωτερικών δρομολογίων που εκτελεί ένας μόνον μεταφορέας στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια, ή κοινοπραξία δύο μεταφορέων στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια, περισσότερο από μία εργάσιμη ημέρα αλλά όχι περισσότερο από ένα μήνα προτού αρχίσουν να ισχύουν ναύλοι.

4. Ένας αεροπορικός ναύλος μπορεί να διατίθεται προς πώληση και μεταφορά ενόσω δεν έχει αποσυρθεί σύμφωνα με τα άρθρα 6 ή 7.

Άρθρο 6

1. Με την επιφύλαξη των διαδικασιών του παρόντος άρθρου, κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί ανά πάσα στιγμή να αποφασίσει:

α) να αποσύρει ένα βασικό ναύλο ο οποίος, λαμβάνοντας υπόψη την όλη διάθρωση των ναύλων του συγκεκριμένου δρομολογίου καθώς και άλλους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένου και του ανταγωνισμού στην αγορά, είναι υπερβολικά υψηλός επί ζημία του επιβατικού κοινού, συγκρινόμενος με τα μακροπρόθεσμα πλήρως καταλογισμένα έξοδα του αερομεταφορέα, περιλαμβανομένης και της ικανοποιητικής απόδοσης του επενδεδυμένου κεφαλαίου·

β) να σταματήσει, άνευ διακρίσεων, περαιτέρω μειώσεις ναύλων στην αγορά είτε σε ένα είτε σε περισσότερα δρομολόγια όταν οι δυνάμεις της αγοράς έχουν προκαλέσει σταθερή συμπίεση των ναύλων κατά πολύ πέραν της συνήθους εποχιακής διακύμανσής τους, με αποτέλεσμα μεγάλες ζημίες όλων των αερομεταφορέων που εκτελούν τα συγκεκριμένα δρομολόγια, λαμβανομένων υπόψη των μακροπρόθεσμων πλήρως καταλογισμένων σχετικών εξόδων τους.

2. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται βάσει της παραγράφου 1 πρέπει να αιτιολογούνται και να κοινοποιούνται στην Επιτροπή και σε όλα τα άλλα ενεχόμενα κράτη μέλη, καθώς και στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς.

3. Αν, μέσα σε 14 ημέρες από την ημέρα της κοινοποίησης, κανένα άλλο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ούτε η Επιτροπή δεν γνωστοποιήσει τη διαφωνία του, αιτιολογώντας την σύμφωνα με την παράγραφο 1, το κράτος μέλος που αποφάσισε δυνάμει της παραγράφου 1 μπορεί να δώσει εντολή στον ή στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς να αποσύρουν το βασικό ναύλο ή να μην αυξήσουν τους ναύλους περισσότερο, κατά περίπτωση.

4. Αν υπάρξει διαφωνία, οποιοδήποτε ενεχόμενο κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις για την επανεξέταση της κατάστασης. Οι διαβουλεύσεις γίνονται μέσα σε 14 ημέρες από τότε που ζητήθηκαν, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά.

---

[1] Βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

Άρθρο 7

1. Ύστερα από αίτηση ενεχόμενου κράτους μέλους, η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον μια απόφαση για τη λήψη ή μη λήψη μέτρων λαμβανόμενη κατά το άρθρο 6 πληροί τα κριτήρια της παραγράφου 1 του άρθρου 6. Το κράτος μέλος ενημερώνει παράλληλα τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και τον ή τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς. Η Επιτροπή δημοσιεύει αμέσως στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* ότι οι ναύλοι της έχουν υποβληθεί προς εξέταση.

2. Παρά την παράγραφο 1, η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν καταγγελίας τρίτου έχοντος έννομο συμφέρον, να εξετάσει κατά πόσον κάποιοι δεδομένοι αεροπορικοί ναύλοι πληρούν να κριτήρια του άρθρου 6 παράγραφος 1. Η Επιτροπή δημοσιεύει αμέσως στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* ότι οι ναύλοι της έχουν υποβληθεί προς εξέταση.

3. Αεροπορικός ναύλος που ισχύει τη στιγμή της υποβολής του βάσει της παραγράφου 1 παραμένει εν ισχύ ενόσω η εξέταση δεν έχει περατωθεί. Ωστόσο, όταν η Επιτροπή ή, σύμφωνα με την παράγραφο 8, το Συμβούλιο έχει ήδη αποφανθεί εντός των έξι προηγουμένων μηνών ότι ένα παρόμοιο ή χαμηλότερο επίπεδο βασικού ναύλου για το οικείο ζεύγος πόλεων δεν πληροί τα κριτήρια του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο α), ο αεροπορικός ναύλος παύει να ισχύει όσο διαρκεί η εξέταση.

Εκτός τούτου, στην περίπτωση που εφαρμόστηκε η παράγραφος 6, ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας δεν μπορεί, κατά τη διάρκεια της διεξαγόμενης από την Επιτροπή εξέτασης, να εφαρμόσει βασικό ναύλο υψηλότερο από εκείνον που εφαρμοζόταν ακριβώς πριν τον εξεταζόμενο βασικό ναύλο.

4. Κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, η Επιτροπή αποφασίζει το ταχύτερο και, οπωσδήποτε, μέσα σε 20 εργάσιμες ημέρες αφότου λάβει επαρκείς πληροφορίες από τον(τους) ενδιαφερόμενο(ους) αερομεταφορέα(εις). Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη κάθε πληροφορία που της διαβιβάζουν οι ενδιαφερόμενοι.

5. Όταν ένας αερομεταφορέας δεν παρέχει τις αιτούμενες πληροφορίες μέσα στην προθεσμία που ορίζει η Επιτροπή, ή παρέχει ελλιπείς πληροφορίες, η Επιτροπή τον καλεί με απόφασή της να παράσχει τις σχετικές πληροφορίες διευκρινίζοντας τη φύση τους και ορίζοντας κατάλληλη προθεσμία υποβολής.

6. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει ότι ένας ισχύων ναύλος πρέπει να ανασταλεί μέχρι να ολοκληρώσει την εξέταση του θέματος, όταν ο αερομεταφορέας παρέχει ανακριβείς ή ελλιπείς πληροφορίες ή δεν τις παρέχει εντός της προθεσμίας που θέτει η απόφαση της παραγράφου 5.

7. Η Επιτροπή κοινοποιεί αμελλητί την αιτιολογημένη της απόφαση σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 6 στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς.

8. Οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί εντός ενός μηνός να παραπέμψει την δυνάμει της παραγράφου 4 απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο. Το Συμβούλιο μπορεί να λάβει εντός μηνός διαφορετική απόφαση, με ειδική πλειοψηφία.

9. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη φροντίζουν να εφαρμοστεί η απόφαση της Επιτροπής, εκτός εάν η απόφαση εξετάζεται στο Συμβούλιο ή το Συμβούλιο έχει λάβει αντίθετη απόφαση σύμφωνα με την παράγραφο 8.

Άρθρο 8

Η Επιτροπή πραγματοποιεί διαβουλεύσεις, τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, με τους αντιπροσώπους των οργανώσεων χρηστών αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους και τα συναφή θέματα. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή παρέχει στους συμμετέχοντες στις διαβουλεύσεις κατάλληλες πληροφορίες.

Άρθρο 9

Η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Απριλίου 1994 και κατόπιν σε τακτά διαστήματα.

Άρθρο 10

1. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τη συλλογή πληροφοριών για τη σύνταξη της έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 9.

2. Οι εμπιστευτικές πληροφορίες που παρέχονται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο.

Άρθρο 11

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 καταργείται.

Άρθρο 12

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Ιουλίου 1992.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. COPE

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 2410/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Ιουλίου 1992

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ:

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 87,

την πρόταση της Επιτροπής (1),

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3),

Εκτιμώντας:

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 (4), αποτελεί μέρος μιας δέσμης αλληλένδετων μέτρων που έλαβε το Συμβούλιο ως ένα πρώτο βήμα στην πορεία για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των μεταφορών· ότι το πεδίο εφαρμογής του περιοριζόταν, ως εκ τούτου, στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των αερολιμένων της Κοινότητας·

ότι, για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή δεν διαθέτει προς το παρόν τα μέσα ώστε να ερευνά άμεσα τις περιπτώσεις εικαζομένων παραβιάσεων των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης και ότι δεν έχει τις απαιτούμενες εξουσίες για να λαμβάνει αποφάσεις ή να επιβάλει κυρώσεις για να εγκρίνει τις σχετικές συμφωνίες βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 3 και να θέσει τέρμα στις παραβάσεις που διαπιστώνει σε σχέση με τις διενεργούμενες μεταφορές εντός του εδάφους ενός κράτους μέλους·

ότι οι αεροπορικές μεταφορές που διενεργούνται εξ ολοκλήρου εντός του εδάφους ενός κράτους μέλους υπάγονται τώρα στα κοινοτικά μέτρα φιλελευθεροποίησης· ότι, κατά συνέπεια, είναι επιθυμητό να καθιερωθούν κανόνες, βάσει των οποίων η Επιτροπή, ενεργώντας σε στενή και διαρκή επαφή με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, θα έχει τη δυνατότητα να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης σε αυτόν τον τομέα των αεροπορικών, όταν επικρατούν συνθήκες υπό τις οποίες ενδέχεται να επηρεαστεί το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών·

ότι θα πρέπει να υπάρξει ένα ασφαλές και σαφές νομικό πλαίσιο για τις αεροπορικές μεταφορές που διενεργούνται εντός του εδάφους ενός κράτους μέλους, με παράλληλη διασφάλιση της συνεπούς εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού· ότι, ως εκ τούτου, θα πρέπει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 να επεκταθεί και σε αυτόν τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87, ο όρος «διεθνείς» διαγράφεται.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Ιουλίου 1992.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. COPE

(1) ΕΕ αριθ. C 225 της 30. 8. 1991, σ. 9.
(2) ΕΕ αριθ. C 125 της 18. 5. 1992, σ. 130.
(3) ΕΕ αριθ. C 169 της 6. 7. 1992, σ. 13.
(4) ΕΕ αριθ. L 374 της 31. 12. 1987, σ. 1.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 2411/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Ιουλίου 1992

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3976/87 για την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 87,

την πρόταση της Επιτροπής [1],

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου [2],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [3],

Εκτιμώντας:

ότι, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1987 για τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών [4], η Επιτροπή έχει πλέον τις εξουσίες να εφαρμόζει τους κανόνες ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές που διενεργούνται στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους· ότι είναι επιθυμητό, ως εκ τούτου, να προβλεφθεί η δυνατότητα θέσπισης εξαιρέσεων κατά κατηγορίες που θα εφαρμόζονται στον εν λόγω μεταφορικό τομέα·

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3976/87 [5], εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να κηρύσσει, με σχετικό κανονισμό, τις διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 ανεφάρμοστες σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων, αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων και εναρμονισμένων πρακτικών·

ότι η εξουσία έγκρισης αυτών των εξαιρέσεων κατά κατηγορίες χορηγήθηκε για περιορισμένο χρονικό διάστημα, που εκπνέει στις 31 Δεκεμβρίου 1992, προκειμένου οι αερομεταφορείς να έχουν τη δυνατότητα να προσαρμοστούν στο ανταγωνιστικότερο περιβάλλον που δημιουργήθηκε με τις μεταβολές του καθεστώτος που εφαρμόζεται στις ενδοκοινοτικές διεθνείς αεροπορικές μεταφορές·

ότι η συνέχιση των εξαιρέσεων κατά κατηγορίες, πέραν της ημερομηνίας αυτής, δικαιολογείται από τα νέα μέτρα φιλελευθεροποίησης στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, που εγκρίθηκαν από την Κοινότητα· ότι το πεδίο εφαρμογής αυτών των εξαιρέσεων κατά κατηγορίες και οι όροι στους οποίους υπόκεινται πρέπει να καθορίζονται από την Επιτροπή, σε στενή επαφή με τα κράτη μέλη, αφού ληφθούν υπόψη οι μεταβολές των ανταγωνιστικών συνθηκών που προέκυψαν μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3976/87,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3976/87 τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 1, ο όρος «διεθνείς» διαγράφεται.

2. Στο άρθρο 2, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η Επιτροπή μπορεί ιδίως να εκδίδει κανονισμούς σχετικά με συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές που έχουν ως αντικείμενο:

— τον από κοινού προγραμματισμό και τον συντονισμό των φραρίων των αεροπορικών εταιρειών,

— τις διαβουλεύσεις σχετικά με τους ναύλους μεταφοράς επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές,

— τις συμφωνίες για την από κοινού εκμετάλλευση νέων τακτικών αεροπορικών γραμμών μικρής συχνότητας,

— την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου στους αερολιμένες και τον προγραμματισμό των ωραρίων· η Επιτροπή μεριμνά ώστε να εξασφαλίζεται η συμφωνία αυτών των κανόνων με τον κώδικα συμπεριφοράς που έχει θεσπίσει το Συμβούλιο,

— την από κοινού αγορά, ανάπτυξη και εκμετάλλευση ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων για τα προγραμματισμένα δρομολόγια, τις κρατήσεις και την έκδοση εισιτηρίων από τις επιχειρήσεις αεροπορικών μεταφορών· η Επιτροπή μεριμνά ώστε να εξασφαλίζεται η συμφωνία αυτών των κανόνων με τον κώδικα συμπεριφοράς που έχει θεσπίσει το Συμβούλιο.»

3. Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 3*

Κάθε κανονισμός που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 2 εκδίδεται για συγκεκριμένα χρονικό διάστημα.

---

(1) ΕΕ αριθ. C 225 της 30. 8. 1991, σ. 10.
(2) Γνώμη που διατυπώθηκε στις 10 Ιουλίου 1992 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).
(3) ΕΕ αριθ. C 169 της 6. 7. 1992, σ. 13.
(4) ΕΕ αριθ. L 374 της 31. 12. 1987, σ. 1. Κανονισμός που τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2410/92. (Βλέπε σελίδα 18 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας).
(5) ΕΕ αριθ. L 374 της 31. 12. 1987, σ. 9. Κανονισμός που τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2344/90 (ΕΕ αριθ. L 217 της 11. 8. 1990, σ. 15).

Ο εν λόγω κανονισμός ενδέχεται να καταργηθεί ή να τροποποιηθεί σε περίπτωση που μεταβληθεί η κατάσταση όσον αφορά έναν από τους παράγοντες που καθόρισαν την έκδοσή του· στην περίπτωση αυτή καθορίζεται μια χρονική περίοδος για την τροποποίηση των συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών επί των οποίων εφαρμοζόταν ο προηγούμενος κανονισμός πριν από την κατάργηση ή τροποποίηση.»

4. Το άρθρο 8 διαγράφεται.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Ιουλίου 1992.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. COPE